

Las nuevas imágenes generadas en la ciudad de Belém y las implicaciones históricas. Cronología- mutaciones -escala

Professor Fabiano Homobono Paes de Andrade; Faculdade de Arquitetura e Urbanismo-ITEC - Universidade Federal do Pará.
Arquiteta e Urbanista MSc. Inah Tobias Silveira; Secretaria de Planejamento e Orçamento do Governo do Estado do Pará.
fabiano@ufpa.br; inahsilveira@yahoo.com

Introducción-historia

¿Cómo podemos intervenir en las mutaciones que se producen en los espacios de las ciudades y en las nuevas imágenes que han generado, respetando la cronología de esos hechos arquitectónico y urbano y su grado de importancia encontrado en Historia Social Urbana y así contribuir a la preservación de la memoria de la ciudad y la memoria colectiva de sus habitantes?

Sin duda variables morfológicas, nuevas soluciones para mejorar la movilidad urbana, y el uso de nuevas tecnologías en la construcción de edificios, monumentos y "obras de arte" de las carreteras y por ferrocarril son aceptados como miembros físicos de esos hechos. Sin embargo, el uso indebido o el uso indiscriminado de la escala, a través de componentes de estos proyectos, en particular los viaductos, generalmente contribuye con graves daños a la imagen de la Ciudad y el Paisaje Urbana, interfiriendo en la importancia, en el significado y en la escala de los edificios y monumentos ubicados en la zona de intervención o en el alrededor.

En ambos ejemplos presentados y considerados significativos con respecto a adaptarse a los cambios en el paisaje de Belém, ambos se produjeron en espacios que tienen más de 100 años de relación con la historia de la ciudad, pero, lo cambio brutal del paisaje urbano sólo ocurrió recientemente a partir del año 2000. Estos dos espacios de la ciudad elegidos, hoy poseen características similares en relación con la pérdida de la escala, observada en sus edificios y monumentos, por la misma causa: la existencia de viaductos.

En el primer ejemplo que envuelve a dos importantes avenidas de la ciudad, una de ellos, la Avenida Dr. Freitas, cuya origen está asociada con el establecimiento de la “ Primera Legua Patrimonial de Belém”, y la otra Avenida Almirante Barroso, también de gran importancia para la ciudad, ya que es uno de los ejes determinantes de su expansión urbana, el análisis fue dirigido a la imagen de un edificio de estilo neoclásico ubicado allí, construido en el término del siglo XIX, que "desaparece" de la vista del observador.

En el segundo ejemplo, el espacio analizado es un importante punto Nodal¹ de la ciudad que se encuentra en la intersección de la Avenida Almirante Barroso, anteriormente citado, con la Avenida Augusto Montenegro. Estas dos vías han acogido o fueron creadas por los carriles de la línea principal de la Estrada de Ferro de Bragança (EFB) y los carriles del “Ramal de Pinheiro” de la misma EFB, respectivamente. Llamado “Entroncamento”, este espacio ha existido desde la primera década del siglo XX, pero en el siglo XIX había previsión y proyecto de ferrocarril que garantizaría su existencia futura. El análisis fue presentado desde una historia de la implementación de los componentes de la vía férrea, con la participación de ferrocarriles, el espacio necesario para las maniobras del tren y el edificio de la "Parada do Entroncamento” de la EFB, en 1906, generadores iniciales del espacio hoy en día y tiene un enfoque especial en el memorial/Monumento Cabanagem, proyecto del arquitecto Oscar Niemeyer.

¹ No hay duda que el “Complexo Viário do Entroncamento” es un "punto nodal" en conformidad con la concepción de los cinco elementos creados por Kevin Lynch para analizar la Imagen de la Ciudad: "(...) lugares estratégicos de la ciudad a través del cual el observador puede entrar, son los focos intensivos para los cuales o desde los cuales él se move. Pueden ser básicamente juntas, lugares de interrupción del transporte, un cruce o una convergencia de las rutas, tiempos de paso de una estructura a otra. O pueden ser meras concentraciones que adquieren importancia por ser la condensación de alguna utilidad o alguna característica física, como un punto de encuentro en una esquina o una plaza cerrada. "LYNCH, Kevin. A Imagem da Cidade. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

La pesquisa adopta el plazo de 50 años, a partir de 1964, un año antes de la desactivación del “Ramal de Pinheiro”(1965), que abrió el camino para la implantación completa de la Avenida Augusto Montenegro, hasta la actualidad, que implican las nuevas vías de comunicación construido o diseñado.

La ciudad de Belém, en el estado de Pará, pertenece al territorio de la Amazonia Oriental y es parte de una llanura, donde los niveles de la tierra en relación con mar varían con dimensiones de -4, 00 m hasta 17,00 m, y la ciudad también cuenta con cuencas hidrográficas y un nivel de agua muy alta, que se lo hace susceptible en relación las inundaciones causadas por las precipitaciones atmosféricas especialmente cuando éstos coincidan con las mareas altas, las inundaciones repentinas que ocurren principalmente en las áreas de las cuotas bajas.

Precisamente porque están ubicados en zonas donde la prevalencia son cuotas altas y tierras secas los dos espacios, deberían haber tenido las soluciones de proyecto, a través de viaductos, desaprobadas a favor de alternativas con mejores resultados para la imagen y el funcionamiento de la ciudad.

El Instituto Lauro Sodré y el Viaducto Dr. Freitas – Avenida Almirante Barroso.

Puesto en práctica en la primera administración del intendente Antonio José Lemos, el plan de expansión de la ciudad de Belém que se extendía más allá de los límites de la “Primeira Léguas Patrimonial de Belém”, fue posible mediante el uso de las instituciones públicas (escuelas, hospitales, hogares de ancianos y otros), representadas por los edificios cuyas funciones crearían puntos de interés que atraerían a los habitantes cercanos del área urbana. Con este objetivo, el Instituto fue creado a finales del siglo XIX, como escuela de formación profesional masculina llamada "Instituto de Educandos Paraenses" y construido en la Avenida Almirante Barroso, una de las principales rutas dentro y fuera de la ciudad.

Transformado en Instituto "Lauro Sodré", se convirtió en pocos años en escuela primaria y secundaria. El edificio fue revitalizado recientemente, migrando de responsabilidad del poder ejecutivo a través de la educación, para el poder judicial. Hoy abriga el Tribunal de Justicia del Estado del Pará.

El edificio de estilo neoclásico, que impresiona con monumentalidad, cuenta con una gran escalera de mármol como acceso principal, columnas, terraza en la azotea y un frontón triangular (fig. 01).

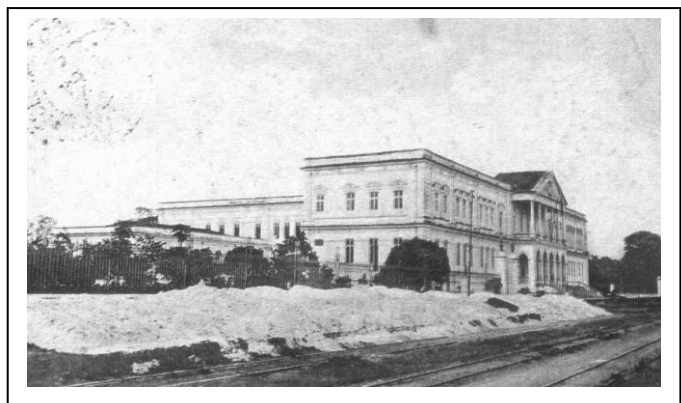


Figura 01 vieja imagen
Instituto "Lauro Sodré",
edificio de líneas de
estilo neoclásicas construido
a finales del siglo XIX.
Fuente: Belém da Saudade (1998)

En la gestión del alcalde Edmilson Rodrigues (1997-2004), el gobierno municipal con el fin de mejorar el tráfico de vehículos de motor, diseñó y construyó una carretera secundaria, en la intersección de la Avenida Almirante Barroso con la Avenida Dr. Freitas, interviniendo inmediatamente en el paisaje urbano, en particular en la imagen del edificio del Instituto "Lauro Sodré", que se ha conservado durante más de un siglo y con este tuvo perjudicado su escala y grandeza desde varios puntos de observación. Hecho que puede ser observado por los ciudadanos a salir de la ciudad, utilizando cualquier medio de transporte terrestre o incluso como un peatón, por la Avenida Almirante Barroso (fig. 02 fig. 03).



Figura 02 – Viaducto “Dr. Freitas”
Fuente: los autores



Figura 03 – Detalle da interferencia visual.
Fuente: los autores.

Afortunadamente el mismo observador puede ver la imagen del edificio conservado y manteniendo sus características claves, a su regreso a la ciudad por la misma avenida (Fig.04).

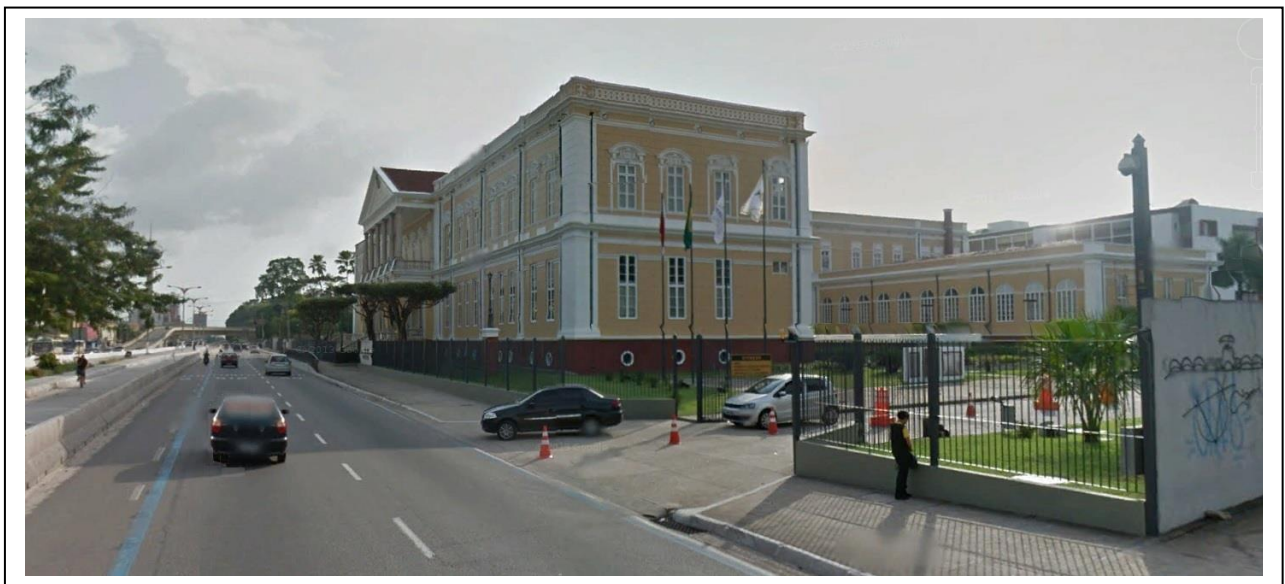


Figura 04 – Imagen preservada al observador ingresando en la ciudad.
Fontes: Google Earth e autores.

El Entroncamento, El Memorial da Cabanagem y el Complexo Viário.

La línea principal de la EFB, conectando la ciudad de Belém a la ciudad de Bragança, fue inaugurada en 1908 junto con el “Ramal de Pinheiro”, que estaba previsto por la ley 809 del gobierno de la provincia de Pará, según lo evidenciado por las fuentes históricas desde 1874, (ANDRADE, 2010). Los carriles do Ramal que seguía hasta “Vila de Pinheiro”, hoy Distrito de Icoaraci, y la línea principal de la EFB, a partir de Belém, definieron el espacio llamado "Entroncamento". Ese espacio libre de edificios y dimensiones considerables resultó de las directrices necesarias para proyectos ferroviarios en la época, en el caso específico para el trazado de las líneas de tren, que determinaban grandes dimensiones en las curvas, con radios de hasta 200 m, para que la ejecución de las maniobras fuesen realizadas con la total seguridad exigida.

Todo indica que el primer edificio implantado en el espacio determinado por el Entroncamento fue la “Parada do Trem”. Su construcción terminó en el año 1906, en la gestión del gobernador Augusto Montenegro, cuando fueron finalizadas las obras del “Ramal de Pinheiro” o “Tronco de Pinheiro”, y después de dos años se inauguró (BORGES, 1983) (Fig. 05).

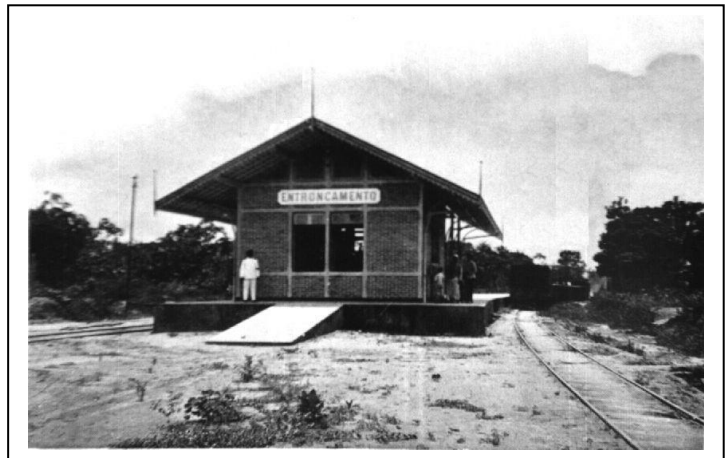
Figura 05 –

Entroncamento.

El edificio da “Parada do Entroncamento” fue implantado en el espacio entre los carriles de la línea principal de la EFB y los carriles del “Ramal de Pinheiro”

Fuente: Autores y

“Governo do Pará – 1908.”



Con la desactivación del servicio ferroviario en 1965, El Entroncamento, por su ubicación estratégica, se convirtió en el objeto de proyectos e intervenciones arquitectónicas y urbanas. Un ejemplo significativo de diseño arquitectónico y urbano para el sitio, en la década de 1960, aunque no ejecutado, pero que sin duda contribuyó a futuras intervenciones, es un monumento en forma de Obelisco, con 40 metros de altura, prolongado por una antena de TV, con administrativo y ocio en la base de 28 metros de diámetro, centrado en una carretera de circunvalación de 300 metros de diámetro, compuesto de cuatro vías de 10 metros cada una, que sirve para la interconexión entre dos carreteras y dos vías de la red urbana. Ese proyecto fue pensado para ser un hito en el paisaje local, dada la magnitud del monumento y también previó un aumento en el flujo de la carretera local, anunciado no sólo por el crecimiento brasileño de la industria de autos, pero por entonces reciente proceso de ocupación de las zonas más alejadas del centro de Belém.

El terreno del Entroncamento, delimitado por las líneas de la EFB, Principal y del “Ramal de Pinheiro, propiedad del gobierno federal, ha permanecido conservado hasta alrededor de 1965, cuando deshabilitaron los servicios del ferrocarril y desde allí llegaron a ser ocupado por edificios de madera en condiciones precarias de higiene y seguridad, sobre todo para fines comerciales de productos alimenticios (fig. 06) hasta principios de 1980, cuando fue desocupado completamente para la construcción de un proyecto que demostró la importancia del Espacio a la ciudad de Belém (SILVA, 2004).

Figura 06 -

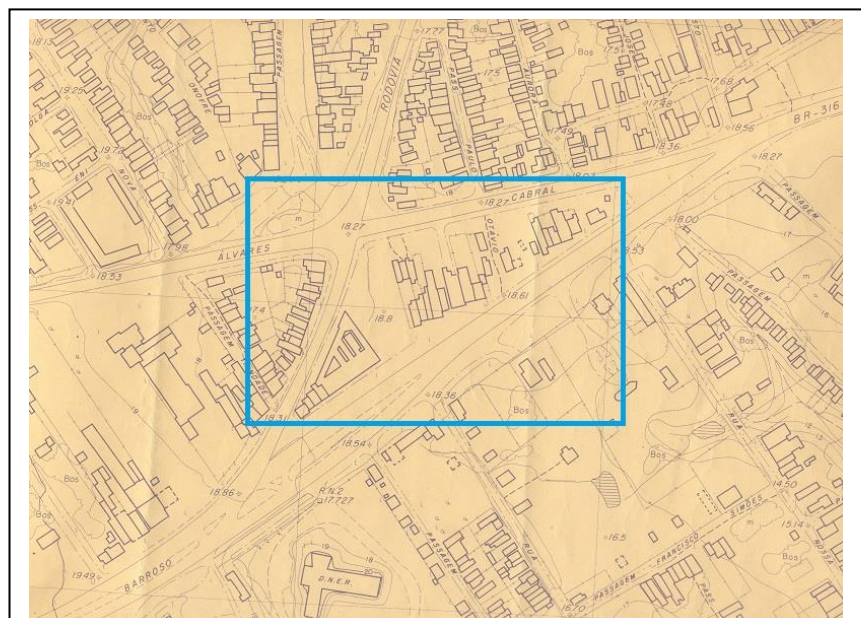
Entroncamento.

Detalle del mapa derivado de las fotografías aéreas hechas en 1972.

Fuente:

Autores y Prefeitura

Municipal de Belém, 1973.



Ese proyecto, llamado "Memorial da Cabanagem", fue inaugurado en enero de 1985, en celebración de los 150 años de uno de los mayores conflictos sociales en la historia de Brasil ocurrido en el Estado do Pará. El Memorial, diseñado por el arquitecto Oscar Niemeyer, es un conjunto arquitectónico de 15 m de alto y 20 m de longitud, formado por un monumento y un museo-cripta y rodeado de un espejo de agua. El monumento, en escala significativa en el paisaje urbano en la época, atraía la visitación de los turistas y de la población local, que durante años disfrutaron el espacio como opción cultural y de ocio.

En la misma época, años 1980, importantes intervenciones se produjeron en el sistema de las vías alrededor del Entroncamento, como mejoras en la geometría de la carretera y pavimentación de las avenidas Almirante Barroso, Pedro Álvares Cabral, Augusto Montenegro y BR-316, que, sin embargo, pronto resultó ser insuficiente para satisfacer la demanda del tráfico de las entrada y salida de la Capital, que se consolidaba como un núcleo Metropolitano, con cerca de 1,24 millones de habitantes en 1991 (IBGE.1991), así como su zona de expansión, hacia Icoaraci y a lo largo de la Avenida Augusto Montenegro.

La falta de alternativas de vías para la entrada y la salida de Belém y acceso a los barrios de su zona de expansión, causó la densidad del tráfico en el área del Entroncamento, dificultando también el acceso al "Memorial da Cabanagem", que aislado y deteriorado, perdió algunas de sus funciones, visita pública a la cripta y al Museo y finalmente fue cerrado.

Las intervenciones de vías realizadas en el Entroncamento desde los años de 1990, para solución de congestión de tráfico, que alcanzó límites de saturación en la década siguiente, no trajeron mejoras significativas en la movilidad de la población ni, tampoco, rescató la importancia del monumento diseñado por Niemeyer. En enero de 2014, fue implantado en el mismo espacio el "Complexo Viário do Entroncamento", constituido de tres viaductos, túneles de pequeña extensión y trechos de vías, con la finalidad de mejorar el tránsito de vehículos de uno de los puntos nodales más importante de la ciudad de Belém. El "Complexo Viário do Entroncamento" sin embargo, no reconoce la importancia del "Memorial da Cabanagem" insertado en su interior, anulando su escala y, en algunos aspectos, provocando su aislamiento, cuando no prioriza el acceso a los visitantes (Fig.07).



Figura 07 –
Complexo Viário do Entroncamento.
Pérdida de escala y aislamiento del
"Memorial da Cabanagem".

Fuente: autores y google earth.

Consideraciones finales

Los dos ejemplos presentados demuestran claramente que construcciones de carreteras, en particular viaductos, a pesar de su importancia para la solución de problemas de la movilidad urbana, pueden interferir negativamente en el paisaje urbano de su entorno, cuándo hacen caso omiso de la presencia de monumentos y edificios de importancia histórica, lo que debilita la identidad cultural de la ciudad y la memoria colectiva de sus habitantes.

El análisis presentado, si es insuficiente para responder definitivamente a la emisión inicial de este trabajo, es expresivo para recomendar que proyectos de esta naturaleza, cuando ubicados en la área de los alrededores o de alcance de monumentos y edificios históricos, deben someterse a análisis previa a la revisión y aprobación de la institución responsable del Patrimonio Arquitectónico, Histórico y Artístico de la ciudad.

Con el fin de tornar legítima, la proposición debe aparecer en el urbano normativo de la ciudad, como en el plan estratégico a largo plazo, derecho de uso del suelo y su ocupación y, de esta manera, el gobierno está asumiendo su papel de garantizar a la población el derecho a la memoria.

Referencias

- ANDRADE, Fabiano H.P.de. De São Braz ao Jardim Publico – 1887-1931: um Ramal da Estrada de Ferro de Bragança em Belém do Pará. Tese (Doutorado) Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. PUC, São Paulo, 2010.
- CRUZ, Ernesto. Belém. Aspectos Geo-sociais do município. Rio de Janeiro: José Olímpio, vol. 1, 1945.
- _____. História de Belém. – 2 Volumes. Belém: Coleção Amazônica, Série José Veríssimo/ Universidade Federal do Pará, 1973.
- BORGES, Ricardo. O Pará Republicano 1824- 1929: Ensaio Histórico. Belém: Conselho Estadual de Cultura, 1983.
- LEMONS, Antonio José. O município de Belém. Relatórios 1897-1908. Belém: Conselho Municipal, 1908
- LYNCH, Kevin. A Imagem da Cidade. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- MUNIZ, J. de Palma. Patrimônio dos Conselhos Municipais do Estado do Pará. Paris- Lisboa: Aillaud & Cia, 1904.
- MEYER, Regina M. O Urbanismo entre a Cidade e o Território. Revista da SBPC, Ano 58, Nº 1. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 2006.
- PARÁ, Governo. 1901-1909 (Governador Augusto Montenegro) Álbum do Estado do Pará: oito anos de governo. Paris: Chaponet, 1908.
- SILVA, Regina Célia D. da. Centralidade em Belém: O Entroncamento. (Dissertação) Mestrado. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional – IPPUR, da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ. Rio de Janeiro, 2004.
- SILVEIRA, Inah Tobias. Análise de polos geradores de tráfego segundo sua classificação, área de influência e padrão de viagens. Dissertação (Mestrado) Universidade Federal do Rio de Janeiro. COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro, 1991.